KAPITEL SIEBEN

Mysteriöser Untergang des brasilianischen Kreuzers Bahía

Juan Salinas und Carlos De Nápoli, die Autoren von Ultramar Sur,(1) haben diese Tragödie recherchiert. Als Forscher sind sie erstklassig, aber als Autoren neigen sie dazu, ihre Voreingenommenheit für die Sache der Alliierten und ihren Hass auf die Nazis ihre Objektivität trüben zu lassen, und sie ziehen aus den von ihnen aufgedeckten Fakten Schlussfolgerungen, die nicht gerechtfertigt sind. Sie wissen einfach, wer die ***BAHIA*** versenkt hat, und sind sich ihres Urteils so sicher, dass sie ihr Buch den Opfern der Katastrophe in Worten widmen, die keinen Raum für Zweifel lassen:
*"Gewidmet den 336 Matrosen der **BAHIA** - darunter die vier letzten Opfer der Nazis - deren Morde immer noch unverständlicherweise geleugnet werden."*



Ein Profil der Bahia irgendwann nach ihrer Modernisierung in den 1920er Jahren; die Hinzufügung eines Schornsteins war eine auffällige Veränderung im Erscheinungsbild des Schiffes.

Ihrer Ansicht nach war Schäffer in **U-977**, auf dem Weg nach Argentinien, der Schuldige.

Die offizielle Version, wie die Bahía versenkt wurde



Kapitän zur See, Garcia D'Avila Pires de Carvalho e Albuquerque

Die ***BAHIA*** war ein ausgedienter 3150-Tonnen-Kreuzer, der 1906 in Großbritannien gebaut wurde und nun von Recife aus operierte. Sie stand in beiden Weltkriegen im Einsatz und war der U-Boot-Armee gut bekannt. Ihr Kommandant war Capitán Pires Carvalho e Albuquerque, der Sohn eines brasilianischen Generalstaatsanwalts. Er hatte im Ersten Weltkrieg in Frankreich gekämpft und war nach einer Zeit im brasilianischen Marinestab bis 1942 Kommandant eines U-Boots. Nach einem Einsatz als Verbindungsoffizier bei der US-Marinemission in Rio wurde ihm im Januar 1945 im Alter von achtundvierzig Jahren das Kommando über den Kreuzer ***BAHIA*** übertragen.

Im Juli 1945 gab es eine Luftbrücke zwischen Natal in Brasilien und Dakar im Senegal. Ihr Hauptzweck war es, eine Funkverbindung für Flugzeuge zu schaffen, die zwischen Brasilien und Westafrika flogen. Entlang des Weges waren vier Kriegsschiffe aufgereiht, drei von der Royal Navy und eines von den Brasilianern gestellt. Der brasilianische Kreuzer befand sich im fraglichen Zeitraum auf *"Station 13"*, die auf 30°W am Äquator und 600 Meilen von Natal entfernt lag.

Am Mittwoch, den 4. Juli 1945, trainierte der Kreuzer um 0900 Uhr seine Oerlikon-Besatzung. Sie hatte sieben 20-mm-Geschütze dieses Typs auf dem Achterdeck aufgestellt. Der Kreuzer hatte gestoppt, um ein Zielfloß herabzulassen, und war um 0910 Uhr gerade wieder mit langsamer Fahrt unterwegs, als eine gewaltige Explosion das Heck zerstörte, eine riesige Wassersäule aufsteigen ließ, den Hauptmast umstürzte, die Hälfte der Besatzung tötete oder verstümmelte und ein Chaos anrichtete.

Die ***BAHIA*** begann so schnell zu sinken, dass nur siebzehn ihrer Rettungsboote in Sicherheit gebracht werden konnten. Obwohl die Rettungsboote mit einem Erste-Hilfe-Kasten, einigen Medikamenten und Trockenrationen ausgestattet waren, hatten sie weder Funk noch Leuchtraketen, und die Insassen ließen sie sehr schnell auseinanderdriften.

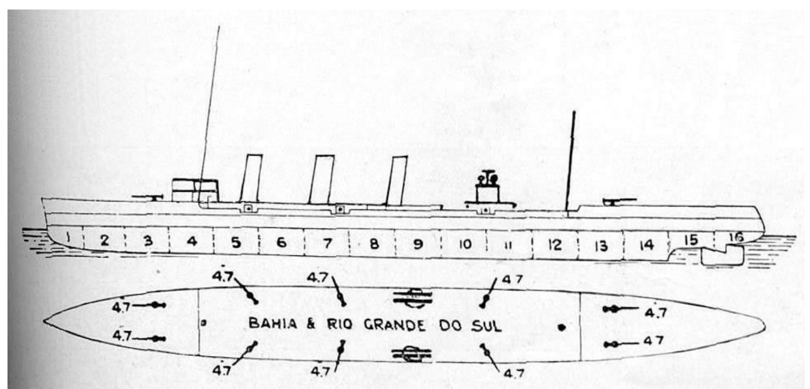
Als der Kreuzer **RIO GRANDE do SUL** am Morgen des 7. Juli an Station 13 eintraf, um die **BAHIA** abzulösen, war sie nicht auffindbar. Zunächst wurde vermutet, dass sie ihre Position verlassen haben könnte, um nach einem seit dem 5. Juli vermissten Flugzeug der US Navy zu suchen. Am 8. Juli um 7.30 Uhr hörte ein Koch an Bord des britischen Frachters **BALFE** Schreie und schlug Alarm, als er in 200 m Entfernung ein Boot mit einem Mann sah, der mit einem weißen Hemd winkte. Im Laufe des Vormittags konnte die **BALFE** sieben Boot mit dreiunddreißig Überlebenden bergen, von denen fünf kurz nach der Rettung starben. Der letzte Überlebende wurde am 13. Juli gefunden, womit sich die Zahl der Überlebenden auf sechsunddreißig von 372 Besatzungsmitgliedern erhöhte. Unter den Toten waren auch vier amerikanische Funker:
William Joseph Eustace, Andrew Jackson Pendleton, Emmet Peter Salles und Frank Benjamin Sparks.

Lage der Sankt-Peter-und-Pauls-Felsen

In der offiziellen brasilianischen Geschichtsschreibung heißt es in den ersten Berichten, dass die **BAHIA** innerhalb von zehn Minuten nach der Explosion unterging, und die meisten Überlebenden glaubten, dass die Explosion auf einen Torpedotreffer zurückzuführen war. Am 9. Juli gab das brasilianische Marineministerium eine Meldung heraus, in der es hieß:
"Das Marinekommando Nordost meldet, dass der Kreuzer Bahía, der in der Nähe der St.-Peter-und-Paul-Felsen im Einsatz ist, infolge einer Explosion gesunken ist, deren Ursache noch unklar ist", und gab am 18. Juli eine Aktualisierung heraus, in der es hieß, dass der Kreuzer *"auf eine Treibmine aufgelaufen sein muss"*.

Der brasilianische Untersuchungsausschuss gibt sein Urteil ab

Ende Oktober 1945 hatte das brasilianische Marineministerium seine Beratungen über den Verlust der **BAHIA** abgeschlossen und seine Ergebnisse veröffentlicht. Offenbar wurde während einer routinemäßigen Schießübung ein Wasserbombenstapel auf dem Vorschiff von einem zufälligen Maschinengewehrfeuer getroffen und explodierte. Keiner der Kanoniere überlebte. Bemerkenswert ist, dass der Untersuchungsausschuss die Aussagen aller Augenzeugen ignorierte und sich nur auf die Aussage des einzigen überlebenden Offiziers, Leutnant (Ing.) Torres Dias, stützte, der zum fraglichen Zeitpunkt im Maschinenraum gewesen war und nichts gesehen hatte.



Die Positionen der Oerlikon-Geschütze ist hier sehr gut zu sehen

In seiner Aussage heißt es:
"Kurz vor 0900 Uhr erhielt ich den Befehl, das Schiff kurz anzuhalten, damit ein Schwimmer für die Zielübungen der 20-mm-Oerlikon-Besatzung ins Wasser gelassen werden konnte. Um 9.10 Uhr erhielt ich den Befehl, das Schiff langsam vorausfahren zu lassen, so dass wir etwa zwei Kilometer zwischen dem Schiff und dem Schwimmer liegen würden. In diesem Moment hörte ich, wie die Oerlikon Nr.

7, die weit achtern lag, zu feuern begann. Ich hatte fünf Schuss gezählt, als eine schreckliche Explosion das Schiff erschütterte.

Die Turbinen blieben stehen, und der Maschinenraum wurde sehr schnell überflutet. Das gesamte Oberdeck war in einen dichten, beißenden, schokoladenfarbenen Rauch gehüllt. Die sichtbare Zerstörung erstreckte sich bis zum Vorschiff. Niedergänge, Boote, Masten und alle Aufbauten waren schwer beschädigt. Ich sah viele Männer mit tödlichen Verletzungen durch Splitter und eine große Anzahl von Toten auf der Brücke. Diese Männer hatten keine offensichtlichen Verletzungen, aber sie bluteten aus Nase und Mund, und ihre Kleidung war zerrissen."

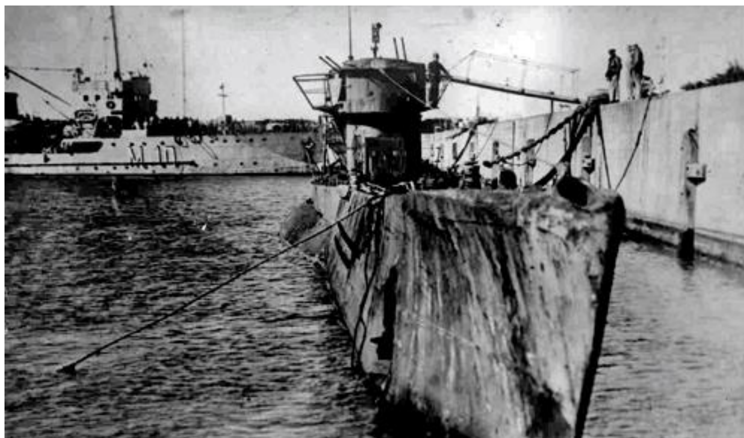


Diese Bilder zeigen den dramatischen Moment, als die Überlebenden von der brasilianischen Marine gerettet wurden.

Im offiziellen Bericht heißt es, dass die Oerlikons bei Nichtgebrauch mit dem Lauf nach oben gerichtet waren. Die Wasserbomben waren korrekt in dieser Position auf dem Vorschiff verstaut. Es wurde vermutet, dass ein versehentlicher Schuss aus einer der Oerlikons eine Wasserbombe traf und diese zur Explosion brachte. Die Oerlikons waren mit Sperrvorrichtungen ausgestattet, um zu verhindern, dass die Geschosse in der Hitze des Gefechts in die stehenden Aufbauten geschossen wurden, und diese Sicherung ließ sich ohne Hilfe der Werft kaum lösen, aber angeblich war sie bei den Oerlikons des Kreuzers entfernt worden. Obwohl die meisten Überlebenden die Explosion einem Torpedoangriff zuschrieben, weil sie glaubten, Minuten vor der Explosion des Schiffes ein U-Boot gesehen zu haben, war Torres Dias von seiner Position im Maschinenraum aus, von der aus er nichts sehen konnte, fest davon überzeugt, dass die Explosion durch *"das versehentliche Abfeuern einer Waffe, die nicht entsichert war"*, ausgelöst wurde, und seine Meinung zählte.

Die abweichenden Ansichten

In der Zeitschrift O Navigador, Ausgabe Nr. 15, O mistério do cruzador Bahía [Das Geheimnis des Kreuzers Bahía], erinnerten sich die Admirale Martins und Saldanha da Gama daran, dass das Diensthandbuch unmissverständlich besagt, dass die kleinen Trotyl-Ladungen in den 20-mm-Geschossen keine Wasserbomben zünden können. Wenn das möglich wäre, würden Kriegsschiffe mit Wasserbomben an Deck ständig Gefahr laufen, in die Luft zu gehen, wenn sie unter Beschuss von feindlichen Flugzeugen gerieten.



U-977 liegt in Mar del Plata, Argentinien; rostig und vom Wetter gezeichnet nach 108 Tagen auf See 2010 interviewten wir einen der verbliebenen Überlebenden von U-977 und fragten ihn, ob das U-Boot Torpedos auf den Kreuzer BAHIA abgefeuert habe. Er sagte, dass U-977 während der Fahrt nach Argentinien definitiv auf kein Schiff geschossen hat. Der Leser muss dieser Aussage so viel oder so wenig Glaubwürdigkeit schenken, wie er es für richtig hält.

Um alle Zweifel zu zerstreuen, führte die brasilianische Marine Tests durch, bei denen eine 20-mm-Oerlikon aus drei Metern Entfernung auf eine Wasserbombe geschossen wurde, und *"zur Überraschung der Experten"* und *"im Widerspruch zu den Sicherheitshand-büchern"* explodierte die Wasserbombe. Da eine einzige Wasserbombe nicht die von Leutnant Torres Dias berichteten schrecklichen Schäden an dem Kreuzer verursacht haben konnte, musste die

erste Wasserbombe die anderen neunundzwanzig im Stapel zur Explosion gebracht haben. Aber selbst dann waren die Admiräle nicht davon überzeugt, dass die Katastrophe so zustande gekommen sein konnte, wenn man bedenkt, dass die Ladung nicht gerichtet war und neunzig Prozent ihrer Kraft nach oben abgeleitet wurde.



Genauso schwierig war es für sie, sich vorzustellen, wie die Oerlikon abgefeuert wurde. Die Geschützbesatzungen wurden für die zehn Minuten, die es brauchte, um das Zielfloß ins Wasser zu lassen, abgestellt. Um die Oerlikon zu entsichern, musste die Feder mit großer Kraft manuell heruntergedrückt werden, um den ersten Schuss abzufeuern. Die Waffe hätte also nach der vorherigen Übung gespannt bleiben müssen, was ein Vergehen vor dem Kriegsgericht war. Als Nächstes mussten wir eine Reihe von Zufällen akzeptieren:

- Das Geschütz war unbeaufsichtigt, geladen und gespannt und auf die Wasserbomben auf dem Vordeck gerichtet gewesen;
- die Sicherung des Geschützes war entfernt worden;
- die von einer Detroiter Firma gelieferten Wasserbomben waren defekt und gefährlich;
- und dann kam ein unbefugter Matrose - die Admiräle nannten es die *"Theorie des betrunkenen Matrosen"* - einfach vorbei, nahm das Geschütz in die Hand und drückte ab.
- Und die Kanoniere, die wussten, ob das stimmt oder nicht, waren alle tot.

Torres Dias schloss:
"Der hohe Tribut an Menschenleben war eine Folge verschiedener Ursachen, aber vor allem die Nichtbeachtung der notwendigen Sicherheitsvorkehrungen, und das war der Ursprung der Tragödie."

Somit war der Kommandant des Schiffes, Albuquerque, durch grobe Fahrlässigkeit für den Verlust seines Schiffes verantwortlich. Das offizielle Urteil wurde von der brasilianischen Marine nie uneingeschränkt akzeptiert. Admiral Saldanha da Gama äußerte den Verdacht, dass die Vereinigten Staaten die Fäden bei der Untersuchung zogen. Angeblich hat niemand den tödlichen Schuss der Oerlikon gesehen, denn es wurden keine Zeugen benannt, die sich an Deck befanden. Wenn wir erfahren, was sie zu sagen gehabt hätten, ergibt sich ein ganz anderes Bild von den Umständen der Tragödie.



Oben ist der Kreuzer Bahia zu sehen, wie er bei einem mutmaßlichen Sonarkontakt mit einem U-Boot Wasserbomben abwirft.

Die Beweise, die der Untersuchungsausschuss nicht wollte

Die überlebenden Besatzungsmitglieder, die sich auf der Steuerbordseite des Schiffes aufhielten, waren sich einig, dass der Kommandant, als der Kreuzer um 0910 Uhr in Fahrt kam, ein seltsames Fischereifahrzeug sah, das er für ein getarntes U-Boot hielt. Es näherte sich auf Steuerbordseite auf einem parallelen Kurs in mehreren Meilen Entfernung. Albuquerque befahl ein Feuergefecht vor dem U-Boot, um es zum Stehen zu bringen. Eine Oerlikon auf dem Heck feuerte fünf Schuss ab und traf den Turm des U-Boots, wie die Überlebenden deutlich sahen.

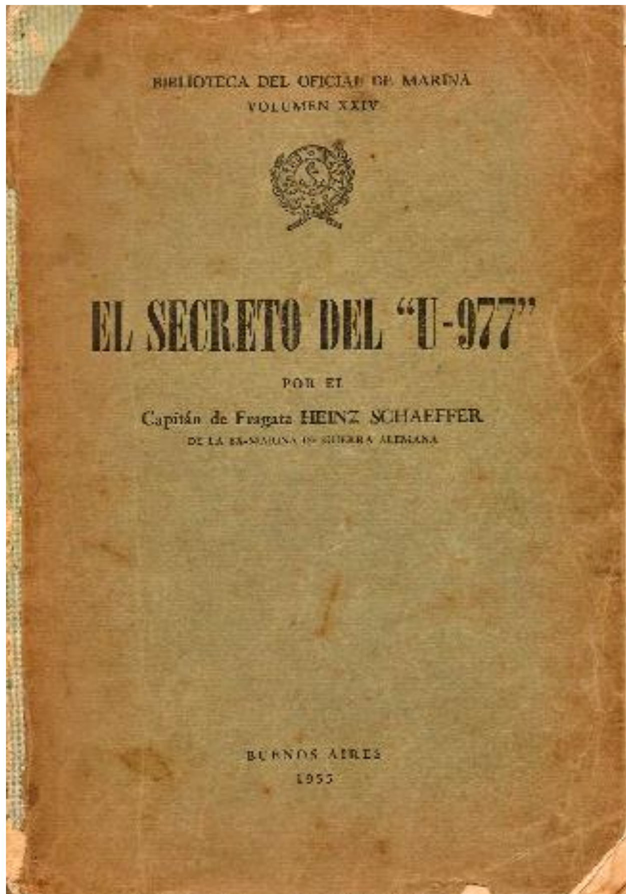
Der Europäische Krieg war vorbei. Der Kreuzer **BAHIA** hatte ein nicht identifiziertes Schiff ohne Vorwarnung angegriffen und einen Treffer erzielt. Dies war ein Akt der Piraterie auf hoher See, und die **BAHIA** hatte eindeutig Unrecht begangen. Das U-Boot könnte ein deutsches Schiff sein, das sich auf dem Weg in einen argentinischen Hafen befand, um sich freiwillig oder unfreiwillig zu ergeben und damit gegen das Abkommen von Reims vom 7. Mai 1945 zu verstoßen, aber diese Tatsache war dem Kommandanten der **BAHIA** nicht bekannt, bis er sich erkundigte, und er konnte nicht auf das U-Boot schießen, bevor er nicht eine Reihe von Verfahren durchgeführt hatte. Wenn es einen betrunkenen Matrosen am Oerlikon-Geschütz gab, wie der brasilianische Untersuchungsausschuss gerne einräumte, hätten die anderen vier Geschosse überall hingehen können, auch in die Wasserbomben des Kreuzers. Das U-Boot hatte das Recht, sich zu verteidigen und antwortete laut Zeugenaussagen mit einem oder mehreren Schüssen aus einer Flakwaffe auf der Plattform hinter dem Turm. Die **BAHIA** explodierte daraufhin achtern.



*Die Tragödie der "**BAHIA**" auf den Seiten der brasilianischen Zeitungen: links die wenigen Überlebenden, rechts dieselben, die die Särge ihrer weniger glücklichen Kameraden tragen.*

War das U-977?

Wie wir in Kapitel 10 sehen werden, war Schäffer mit **U-977** laut seinen Karten und seinem schriftlichen Geständnis etwa fünfzig Meilen von der **BAHIA** entfernt, als sie versenkt wurde. Der ganze Unsinn über die weltrekordverdächtige 66-tägige Reise, die er immer unter Wasser unternahm, war eine Fiktion, die den Anschein erwecken sollte, dass er am 4. Juli 1945 tausend Meilen weiter nördlich war als seine wahre Position. In der ungekürzten Fassung seines Buches El Secreto del **U-977** [Das Geheimnis von U-977] (Hismar, Buenos Aires, 2006) beschreibt Schäffer auf den Seiten 220-221 [Landserheft Seite 60], wie **U-977** getarnt wurde, um aus der Ferne wie ein kleiner Dampfer auszusehen:



Originalausgabe von 1955, aus der Marineoffiziersbibliothek (Argentinien)

"Wir werden uns verkleiden! Gesagt, getan. Schon werden Leinwand und Segeltuch in Streifen geschnitten und so aufgehängt, daß unsere Silhouette der eines normalen Frachtschiffes gleichkommt. Alle haben Einfälle. Sogar der Schornstein fehlt nicht. Aus Blech wird ein Rohr gefertigt und auf eine Büchse mit öligen Lappen gesetzt. Ein angeschlossener Preßluftschlauch ermöglicht bessere Verbrennung. Von nun an weichen wir keinem Schiff mehr aus. Wir sind wirklich ganz naturgetreu. Dicke Rauchschwaden und sprühende Funken steigen, wenn nötig, gen Himmel!"

[Dieser Teil fehlt in der deutschen Version]
"Morgen sollten wir den Äquator an der Oberfläche überqueren. Wir würden die Überquerung der Linie feiern. Ich würde Neptun sein ... Die Feierlichkeiten hatten ihren Höhepunkt erreicht, als wir Flugzeuggeräusche hörten. Ich schaltete das Anti-Radar ein. Waren wir entdeckt worden? Die Ausgucke waren während der Zeremonie nicht sehr wachsam gewesen, aber es war nichts in Sicht, wir hörten nur immer wieder die Flugzeuggeräusche. Sollten wir tauchen? Die Flakgeschütze waren geladen. Thetis, die Tochter des Neptun, war am 3,7cm. Ich warnte die Männer, dass wir vielleicht tauchen müssten. Da standen wir nun, alle in unseren malerischen Kostümen, aber bereit, uns zu verteidigen, falls wir angegriffen würden..."

Theorie Eins

Wenn dieses geheimnisvolle U-Boot Schäffers **U-977** war, warum war er dann dort? Es war aufgetaucht und hatte Ausgucke postiert, und seine Hydrophone hätten ihn vor den Oerlikon-Übungen an Bord des langsam fahrenden Kreuzers warnen müssen, lange bevor er auf das Schiff stieß. Die Deutschen wussten alles über die Schiffe, die entlang der Natal-Dakar-Linie stationiert waren. Er wusste, dass sie dort war, und wenn er ihr hätte ausweichen wollen, hätte Schäffer das leicht tun können. Er war sehr optimistisch, wenn er glaubte, dass seine Tarnung als *"kleiner Dampfer"* einen brasilianischen Kreuzer hätte täuschen können. In Theorie 1 fuhr **U-977** ein paar Meilen vor dem Kreuzer parallel zu ihm. Der Kreuzer feuerte und traf den *"Schornstein"* oder den Kommandoturm selbst. Schäffers 3,7-cm-Flakgeschütz antwortete und traf entweder zufällig die defekten Detroit-Wasserbomben auf dem Vorschiff oder die Oerlikon des Kreuzers, was zu einer Explosion führte und das Problem für ihn löste.

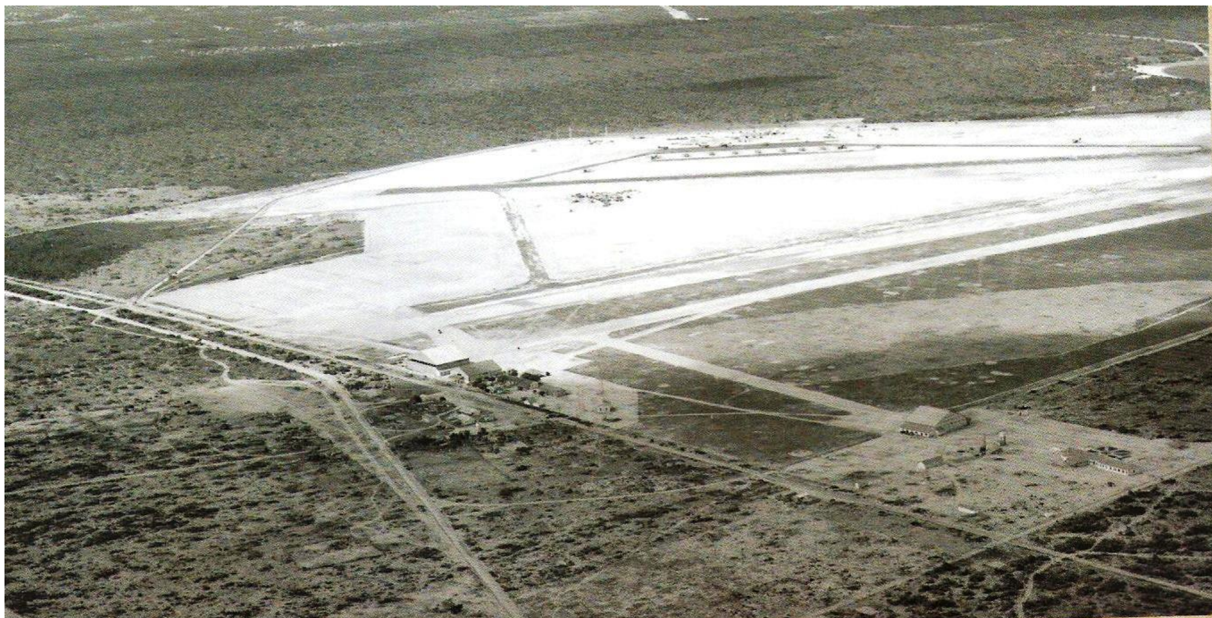
Theorie zwei

Schäffer war auf dem Weg nach Argentinien, um sich zu ergeben - in vierundvierzig Tagen. Es besteht kein Zweifel daran, dass er eine beträchtliche Ladung an Bord hatte (Kapitel 10) und dass er sich *"verteidigen wird, falls er angegriffen werden sollte"*, wie er in seinem Buch versprach.

Wenn es Schäffers Boot war, das von der **BAHIA** gesehen und angegriffen wurde, stellt sich die Frage, warum er absichtlich in Sichtweite des Kreuzers vorbeifuhr und was er mit der Erwiderung des Feuers mit einer 37-mm-Flakkanone zu erreichen gedachte - es sei denn, sie hatte eine ungewöhnlich zerstörerische Wirkung und er wollte ihre Wirkung auf einen Kreuzer sehen?

Im Gegensatz zu Wermuth in U-530 kapitulierte Schäffer in Mar del Plata mit seinem gesamten Waffenarsenal - bis auf die Flakmunition. Er erklärte, dass er keine mehr hatte, weil sie "*vor Kriegsende bei Schießübungen verbraucht und einige hat man über Bord geworfen, als sie nass wurden.*" Daher ist nicht bekannt, ob es sich bei seiner Flakmunition um einen besonderen Typ von Munition handelte.

Wenn wir nach einem Motiv suchen, könnte das Datum 4. Juli für die Versenkung von Bedeutung sein. Zwischen dem 11. Dezember 1941 und dem 22. August 1942 verpachtete Brasilien eine Landebahn in Natal an die US-Marinefliegerstaffel, damit diese Aufklärungs- und Angriffsflüge gegen U-Boote auf See durchführen konnte, was eine klare Verletzung der brasilianischen Neutralität durch Brasilien und die Vereinigten Staaten und einen nicht erklärten Kriegszustand Brasiliens gegenüber Deutschland darstellte. 4. Juli - Natal - Brasilien - Vereinigte Staaten: Dies sind nur Spekulationen darüber, dass eine Nachricht gesendet und eine Rechnung beglichen werden sollte. In Ermangelung weiterer Informationen müssen wir das Geheimnis der **BAHIA** an dieser Stelle aufgeben.



Parnamirim-Flugfeld, Natal von oben gesehen um 1943

Anmerkungen:

(1) Salinas und De Nápoli: Ultramar Sur, Norma Ed., Buenos Aires, 2002.
Die offizielle Version der Bahía-Tragödie ist enthalten in: Almirante Saldanha da Gama: A tragedia do Bahía, Historia Naval Brasileira [Die Tragödie der Bahía, Brasilianische Marinegeschichte], Vol 5, Part II, Rio de Janeiro, 1985, S.412.

(2) Salinas, ebd., S. 427.